

当代中国社会经济热点写真书系

牛！私人汽车

蓝轲 伍旭升 主编



北京师范大学出版社

当代中国社会经济热点写真书系

牛！私人汽车

蓝轲 伍旭升 主编
桂子农 编著

北京师范大学出版社

(京)新登字 160 号

当代中国社会经济热点写真书系

牛！私人汽车

蓝轲 伍旭升 主编

桂子农 编著

*

北京师范大学出版社出版发行

全 国 新 华 书 店 经 销

北京师范大学印刷厂印刷

开本:787×1092 1/32 印张:5.75 字数 120 千

1993 年 8 月第 1 版

1993 年 8 月第 1 次印刷

印数:1—6000

ISBN7-303-02860-2 I · 300

定价:3.80 元

目 录

一、昨日的梦.....	(1)
二、来自异域的诱惑.....	(8)
三、泥泞路上的跋涉	(13)
四、它山之石 可以攻玉	(19)
五、中国最早的出租车老板	(25)
六、谁买得起轿车	(30)
七、私家轿车知多少	(38)
八、扭曲的车价	(43)
九、走出轿车消费的误区	(48)
十、奖励的怪圈	(54)
十一、贡献与轿车	(61)
十二、牛气的明星车队	(68)
十三、庄主的“坐骑”	(73)
十四、中国第一大富姐	(81)

十五、私车族中的务实派	(85)
十六、我是名人	(90)
十七、女明星的大“专车”	(96)
十八、福兮，祸兮.....	(100)
十九、小心背后的黑手.....	(105)
二十、黑牌车的忧患.....	(111)
二十一、拍卖会上的槌声.....	(117)
二十二、宰人的黑车.....	(123)
二十三、危险，出租车！.....	(128)
二十四、汽车倒爷的沉沦.....	(133)
二十五、欠交的养路费.....	(138)
二十六、难产的“三口乐”	(144)
二十七、死活不买轿车的人.....	(150)
二十八、养不起的私家车.....	(155)
二十九、中国呼唤“国民车”	(161)
三十、轿车何时进入百姓家.....	(168)
三十一、车到“关”前必有路.....	(173)

一、昨日的梦

在古老的阿拉伯，曾经流传过一个神奇的故事——“天方夜谭”；在拥有世界最多人口的中国，人们都在做同一个美好的梦——坐上一辆真正属于自己的小轿车。

早在一百多年以前，当第一辆笨拙的小轿车在西方诞生时，它只是一种供极少数王公贵族和政客富豪们消遣与娱乐的工具，直到它以迅猛之势驶入每一个家庭时，西方人才开始真正认识到它的重要价值，对这一奇妙的“玩具”惊叹不已，大加赞赏，趋之若鹜。也就在这时候，也就在中国人躺在“文明古国”的破船上自我欣赏、自得其乐，对西方的这一文明不屑一顾之时，不少的中国人开始不由自主地做起了自己的轿车梦。

从此开始，这一美好的轿车梦，像一个碾不碎、驱不走的幽灵，始终困扰着每一个中国人，一直延续了近一个世纪！

循着中国历史车轮的轨迹，上溯到本世纪初和上世纪末，我们就会不难发现，中国人为早日圆成这一个美好而遥远的梦，浪费了太多的太多的时间，枉走了太长太长的弯路。

第一个圆成轿车之梦的人，既不是富豪商贾，也不是政

客官僚，而是国人皆知、众人皆晓，听之胆颤心惊、见之顶礼膜拜的慈禧太后。当这位大权独揽的皇太后第一次、也是唯一的一次坐上这洋人们琢磨出来的稀奇玩艺儿时，她得到的不是一种兴奋和满足，更没有那种美梦成真的惊喜，因为她根本就没有做过轿车梦，根本就没有渴望拥有小轿车，因此就不可能把拥有一辆小轿车当作一种极大的享受。相反，这位老人家倒认为，洋人发明的这玩艺儿一点也不可取，不仅闹哄哄，而且坐着也不舒服，哪有御轿那样舒适、安全和气派？跑得那么快，没病的人也会被吓出病来，说不准哪天还会往河里跑。再说，谁能保证它不会有一天轰隆一声爆炸了……老人家好歹坐了第一次轿车，就再也没想去坐第二次，于是，这辆洋人用来讨中国皇太后高兴的小轿车就从此被打入了冷宫，再也无人提及。即使宫中有人偶尔有过想过轿车瘾的闪念，但是，老人家不发话，谁敢去解馋？老人家都不使“专车”，谁还敢独享特权？这辆皇太后曾经坐过一次的“御车”，现在究竟上哪儿去了呢？有人说，八国联军进攻北京时，被当作抢运故宫珍宝的交通工具，开到了法国。也有人说，这辆轿车被皇太后送给了当时在中国的一位外交使臣。总之，这辆中国人拥有的第一辆轿车是的的确确消失了，再也寻不到踪迹。

在以后近半个多世纪的漫长岁月中不少人圆成了自己的轿车之梦。有“中国革命先驱、南京临时大总统孙中山，有枉做了八十三天皇帝梦的袁世凯，有中国几次内战的发动者蒋介石，还有许多的政客、军阀、资本家等，这些人之所以能美梦成真，大多是“供给制”的产物，是假公济私的结果，真正自己买得起小轿车的毕竟是凤毛麟角。也许，当时许多

普通的中国人对乌龟壳般的奥斯汀和神气非凡的道奇轿车并不陌生，但他们却从不敢去做那天方夜谭般的美梦，从不敢奢望自己有朝一日能成为小轿车的主人，因为在当时的中国，小轿车不属于民众，不属于普通人，而属于那些富有的达官贵人和老爷太太们。

1949年，当雄伟的天安门城楼庄严地升起了第一面五星红旗，中国人的轿车之梦终于有了实现的可能。

1956年，中国汽车工业的摇篮——长春第一汽车制造厂在全国一片欢呼雀跃声中诞生。两年之后，一汽人克服了难以想象的重重困难，用手工敲打出了第一辆小轿车，这是中国人依靠自己的力量制造出来的第一辆地地道道的中国小轿车，一汽人给它取了个响亮的名字——“东风”。当“东风”牌小轿车带着一汽人的骄傲与自豪驶进了神圣的中南海，它所引起的振动，它所带来的兴奋，无异于中国发射了第一颗原子弹。毛泽东主席兴致勃勃，第一个上车试坐，下车后，他兴奋之至，连声感慨地说：“我们终于也有了自己的小轿车了！我们终于也有了自己的小轿车了！”

建国前，毛泽东同志一直没有专用轿车。延安时期，有位爱国华侨出于对中国共产党人的敬仰，送给中共中央两部轿车。在商量这两部车的使用权时，有人主张给毛泽东同志一部，他却坚决反对。后来，一部给了指挥作战的朱德，另一部给了年岁较大的谢觉哉、林伯渠等人。

直到1949年3月，中共中央由西柏坡向北平迁移时，毛泽东同志乘坐的还是一辆从国民党那里缴获来的美式吉普车。在西苑机场，毛泽东同志要检阅进城部队，朱德同志便主动提出要把自己乘坐的轿车让给毛泽东同志，毛泽东同志

却说：“用我们缴获的战利品检阅部队不是更好吗？”后来，斯大林看到了毛泽东同志乘坐美式吉普车检阅部队的照片后，便主动提出为几位中国主要领导人配备苏联产的“吉斯110”、“吉斯115”等高级轿车。

后来据说，1950年2月，当毛泽东同志在莫斯科会见斯大林时，斯大林的傲慢态度刺伤了他的自尊心，自此以后，毛泽东同志便很少乘坐苏制“吉斯”轿车了。

1960年当苏中关系恶化时，党中央和国务院，向长春第一汽车制造厂下达了重要任务，即尽快生产出三排座的“红旗”牌轿车，替代苏联轿车，专门供党中央、国务院领导及省长、部长以上领导人使用。

当时，外交部长陈毅乘坐的是西德产“奔驰600”，是南海里最高档次的轿车。为了让“一汽”及早产出三排座的高级“红旗”牌轿车，陈毅同志把自己乘坐的轿车主动贡献出来，送给“一汽”作为研制的样车。

1965年9月，第一辆“红旗”牌样车被送抵北京，彭真同志亲自在东西长安街上试坐了一次，对这部车的后座可移动表示很满意。他说：“总理迎送外宾太累，现在后座能躺倒，总理就可以在车上稍作休息一下了。但是，当彭真同志看到侧标上有三面小红旗时，就提议改成一面。他解释说，这一面红旗就代表毛泽东思想。后来，在“文化大革命”中，彭真同志还因此被扣上“砍倒”三面红旗”的罪名遭到批斗。

从1965年开始“一汽”在十多年的时间里共生产制造出了36种车型的“红旗”牌轿车1549辆，从而填补了中国无轿车的历史空白。

到1981年为止，在16年的时间里，党中央、国务院的

主要领导同志乘坐的都是“红旗”牌轿车。

1983年，国务院下达了节能通知，由于“红旗”轿车不是批量生产，耗油量大，质量也很不稳定，于是，便被迫停止了使用。

“红旗”牌轿车的诞生，对中国老百姓来说，虽然他们并没有从中直接得到实惠，因为它不是向商场供应的普通商品，而是专门配给高级首长们使用的“特供品”，尽管如此，它毕竟使众多的中国国民得到了一种心理的平衡和满足：红旗轿车是我们中国人的轿车！更重要的是，红旗轿车的诞生，开创了作为泱泱大国——大中华民族轿车工业之先河，实现了中华民族轿车工业零的突破。

在红旗轿车呱呱坠地之时，一种微型轿车正在孕育。这是一种针对“官车”，专门为普通老百姓所适用的“民用车”。在北京西北郊清华大学宁静的校园里，踌躇满志的汽车工程系的师生们受到红旗轿车的鼓舞和启示，发誓要自己动手、自力更生地制造出中国自己的民用车。他们废寝忘食、通宵达旦、查资料、画图纸、订方案、做部件，经过几个月的艰苦奋战，终于成功地设计制造出了中国的第一辆微型小轿车，清华大学的设计师们借微型的谐音，将自己亲手设计制造的轿车定名为“卫星牌”，与它的名字相符合，卫星牌微型轿车的诞生，无疑于中国又发射了一颗卫星。在有关部门的批准和支持下，“卫星牌”轿车在以后的八年中，一直延续着小批量的生产。这种车身轻巧、外观大方、发动机排气量在650毫升的微型轿车，在当时情况下，虽然由于种种原因未能最终进入普通老百姓的家庭，但它却终以每公里0.20元的低廉租价，作为北京市区最早的出租汽车服务于普通市民，多多少

少满足了部分市民对轿车由来已久的渴望和向往。

“红旗”与“卫星”的问世，似乎把中国老百姓对轿车的梦想向现实的彼岸拉近了许多，然而，梦想与现实仍然相距甚远。

人们也许不会忘记，长期以来，无论是在官方还是在民间，无论是堂堂部长还是区区百姓，都根深蒂固地存在着一种难以消除的共识：轿车是高档消费品，只有相当高级的领导才能名正言顺地拥有，它是一种权力与地位的象征，如果普通人想拥有它，就是非份之想，就是追求资产阶级生活方式，就是作风不正、思想不纯……这种共识的存在，把中国老百姓深藏在心底的隐隐约约的轿车梦又埋得更深、藏得更严了。因为，存在这种梦想，便是一种无法原谅的罪过，一旦让人发现和窥探，你便会处于一种永无立足之地的境地。在这种左的环境之下，容不得半点私念，人们都抱定这样一种信念，下定这样一种决心，就是一定要“赶英超美”，造出我们自己的小轿车！

可见，“红旗”与“卫星”就是在这样一种背景和形势下应运而出的，它的产生和出现，没有丝毫的圆梦因素和情结。

尽管如此，在大劫难的1968年，“四人帮”还是出于“反帝反修的需要”强行停止了在北京已是奄奄一息的轿车生产，改生产军用吉普车。

就这样，中国轿车工业的萌芽在缓慢的生长中被“四人帮”腰斩了。

“红旗”与“卫星”轿车的被扼杀，不仅使中国的轿车工业严重停滞，更令全中国的老百姓伤心。埋藏了半个多世纪、几经风雨残留在中国老百姓心中的那丝丝梦想与希望，像白

云一样，被狂风卷得无影无踪了。

梦想和希望在哪里呢？

二、来自异域的诱惑

众所周知，中国人的轿车梦，毫无疑问是源于异域的冲击与诱惑。

当轿车像魔鬼一样风行西方时，同时也在中华民族的土地上播下了梦魇的种子。在此之前，文明的西方人也曾经一度为梦魇所困扰，为幻想所驱使，但经过漫长的追求和奋斗，他们最终使梦想变成了现实。

这是怎样的一种奇迹呢？

1886年，是一个新纪元的开始——人类第一辆轿车诞生了。当轿车的鼻祖德国人戴姆勒和他的伙伴驾驶着一辆自己设计制作的“怪物”行进在从斯图加特通往康斯塔特的公路上时，沿途所有的目击者，几乎都被这一罕见的“怪物”吓晕了。这个没有马匹拖拉，甚至连前轮也没有的“怪物”在一种神奇力量的推动下，在一片轰轰隆隆的噪音中向前爬行。也就是这个神奇的“怪物”，在它诞生后不久，就以其强大的魅力征服了西方人。在以后十年、二十年乃至三十年的漫长岁月中，这个“怪物”就成了少数达官贵人的奢侈娱乐工具，而对大多数中产阶级以下阶层的人来说，则只能是一个遥远

而渺茫的梦。

然而，在不到半个世纪的时间内，西方人就像变魔术一般地把一个遥远的梦变成了真切现实，使这种豪华奢侈的娱乐工具走进了寻常百姓家，变成了进入家庭的一种交通工具——家用车，成为了普通人工作和生活的一部分。从此开始，数以十万计、百万计乃至千万计的家用车，像滚雪球一样，形成了一种无以抗拒和阻挡的巨大冲击波，摧毁了一切腐朽而落后的残垣断壁，使之成为了一种文化、一种现代文明的标志。

在美国，福特公司率先制造出了物美价廉的T形轿车，从而使人类轿车首先告别了作为财富标志的“原始社会”，而迈进了作为代步工具的家用车的“现代社会”。不久，福特公司又乘胜追击，首创了现代化的流水生产线，使轿车工业跨入了一个划时代的新时期，为轿车进入家庭，成为“民众轿车”创造了最基本的客观条件和前提。

在意大利，菲亚特轿车曾经使无数欧洲人着迷、疯狂！

在德国和法国，大众公司的“甲壳虫”和雪铁龙公司的雪铁龙，虽然皆因第二次世界大战的战火而推迟了它们的诞生日，但当战火一旦熄灭，它们便一鼓作气，捷足先登，风光了近半个世纪，直至今日仍魅力未减，成为当今轿车工业的一代霸主。

在前苏联，虽是迟人半步，但其小巧玲珑的拉达轿车早已蜚声国际，尤令无数中国人梦寐以求。如今，过去的“超级大国”虽早已不复存在，但其轿车工业实力仍不减当年。据悉，他们近期拟在卡马河畔新建一座年产微型轿车九万辆的新型轿车厂。

在韩国、巴西等国，他们虽无力与德、美、法等轿车强国争雄，但却仍能以物美价廉的独特优势，在强国林立的轿车生产行业，拥有自己稳固的一席之地。

在被世界公认为“经济动物”的弹丸之国——日本，其轿车工业速度之惊人，实力之雄厚，令全世界瞠目。究其奥秘，其重要原因在很大程度上得益于日本政府对发展轿车工业的正确决策。早在1955年，当日本人刚刚从战败的恶梦中苏醒过来并从废墟中站立起来，还没有完全摆脱贫困和饥饿的困扰，人均国民产值仅有280美元，就是在这种极度困难的情况下，日本政府就果敢地提出了鼓励发展日本轿车工业的“国民车设想方案”，按照这一“方案”的要求，日本轿车工业的发展必须建立在大批量生产的基础上，以微型轿车作为日本的国民车并以超小型、外形美观大方、价格低廉、面向国民以及适宜出口等为主要特点和优势，同时，还要求最高时速必须达到100公里，每百公里油耗小于3.3公升，发动机排气量在500毫升以下，车自重不超过400公斤，行驶10万公里勿需大修……。按照这一近于苛刻的严格要求，日本轿车工业开始朝高质量、高水平的国际目标迈进。1961年日本政府为了使轿车工业尽快建立起规模经济体制，使轿车工业成为一个新兴的出口产业，又进一步提出了“少数企业、少数车种、大批量生产”的汽车工业集团化设想。为了实现这一设想，在60年代中后期，日本的轿车生产行业出现了一个大规模的联合高潮。通过大联合，集中了优势力量，增强了日本轿车工业参与世界竞争的综合实力，更重要的是促进了本国轿车工业的迅猛发展。1966年，日本人设计生产出了供本国普通国民使用的廉价的轿车——“卡洛拉”牌和“萨

米”牌民众轿车，使众多的普通国民坐上了自己的轿车，圆成了一个民族的“轿车梦”，到1970年，年销售量就高达237万辆，仅次于美国，1980年，日本人又轻而易举地打败了号称“汽车王国”的美国，跃上了世界轿车工业霸主的地位。

就这样，一个又一个在轿车工业上率先发展、迅速起飞的西方国家乃至亚洲国家，都先后以“民众轿车”起步，圆成了各自国家和民众的轿车梦，而还在为解决众多人口温饱问题而绞尽脑汁、伤透脑筋的中国人，却仍然躺在笨重而庞大的“东风”、“解放”牌大卡车上，做着遥远的轿车梦。

目前，据不完全统计，全世界汽车年产量是4700万辆，保有量达5亿辆，其中轿车为3.5亿辆，平均每12人中就有一辆小轿车。在发达的欧美等国家，每2—3人中就有一辆小轿车。在欧共体十国中，德国的小轿车密度最大，每一千名居民中就拥有小轿车435辆；西德每一千名居民中就拥有小轿车356辆。在世界各轿车王国中，美国的小轿车密度最大，每一千名居民中就拥有小轿车547辆，法国则有342辆；比利时311辆，荷兰307辆，意大利302辆，丹麦287辆，英国270辆；日本215辆，原苏联198辆。然而在一个拥有近十一亿人口的庞大中国，连吉普车算在内，每千人仅拥有轿车4辆，大大低于世界每千人拥有轿车78辆的平均水平，在全世界140多个国家中排名倒数第一，甚至还大大低于埃塞俄比亚、坦桑尼亚等世界最穷的国家。

当今的时代，是在车轮上飞旋的时代，面对这瞬息万变，“坐地日行八万里”的时代的挑战，沉睡的中国人终于从梦魇中清醒，从异域的诱惑中真正看到了贫穷与落后的自我，从而激发出一种强大的奋进力量。

于是，中国人开始在迷茫中摸索，去寻找一条真正属于自己的路。